

Épocas. Revista de Historia. ISSN 1851-443X
FHGT-USAL, Buenos Aires
Núm 19, primer semestre 2019, [pp. 75-95]

Intervención estatal y consolidación de una jurisdicción nacional en el marco de la construcción del Puerto Nuevo de Paraná (1904-1910)

WALTER MUSICH ¹ - JOSÉ LARKER ² - NATALIA VEGA ³

Resumen

Como parte de los acuerdos entre el Estado nacional y el de la Provincia de Entre Ríos sobre la provisión de infraestructura para el intercambio comercial con el exterior, el ministro de obras públicas de la nación, Emilio Civit, ordenó en el año 1903 la creación de una comisión de estudios para la localización de un nuevo puerto en la ciudad capital. Como resultado de los trabajos ejecutados por esta, un año después comienzan las obras de construcción en el emplazamiento considerado más apropiado.

1 Universidad Nacional de Entre Ríos – Universidad Autónoma de Entre Ríos.

2 Universidad Nacional de Entre Ríos – Universidad Nacional del Litoral

3 Universidad Nacional de Entre Ríos – Universidad Nacional del Litoral

Continuando con una de las líneas de investigación que venimos desarrollando, en este artículo abordaremos las formas en que dicho proceso da cuenta de la penetración material del Estado nacional en el espacio urbano y el borde costero de la ciudad de Paraná, considerando para ello tres dimensiones: normativa y planificación, ejecución de las obras de infraestructura portuaria e intervención en el mercado de trabajo. A fin de contribuir al campo de los estudios portuarios, el trabajo indaga fuentes documentales ministeriales (memorias, informes, legislación), archivos del propio distrito portuario (libros de personal, planos y fotografías) e información de la prensa periódica.

Palabras clave

Estado nacional - Puerto Nuevo de Paraná - Políticas públicas - Obras de infraestructura - Mercado de trabajo

Abstract

As part of the agreements between the National State and that of the Province of Entre Ríos on the provision of infrastructure for commercial exchange with the exterior, the public works minister of the Nation, Emilio Civit, ordered the creation in 1903 of a study commission for the location of a new port in the capital city. As a result of the works carried out by it, a year later the construction works begin at the most appropriate site.

Continuing with one of the research lines that we have been developing, in this article we will address the ways in which this process accounts for the material penetration of the national State in the urban space and the coastal edge of the city of Paraná, considering three dimensions: regulation and planning, execution of port infrastructure works and intervention in the labor market. In order to contribute to the field of port studies, this work investigates ministerial documentary sources (reports, legislation), files of the port district itself (personnel books, plans and photographs) and information from the periodical press.

Keywords

National State - Puerto Nuevo of Paraná - Public Policies - Infrastructure Works - Labor Market

Introducción

El presente artículo es un informe parcial de los trabajos que lleva adelante el equipo del proyecto de investigación “Mundo del trabajo y sociabilidad en torno al Puerto Nuevo de Paraná durante el siglo XX” (PID 5115/2017) de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Entre Ríos, que continúa y profundiza una línea enfocada en la reconstrucción histórica de dicho espacio portuario, su entorno urbano y sus vínculos regionales. Atento a ello, nos proponemos dar cuenta de algunas de las formas de intervención estatal en los inicios del proceso de consolidación de una jurisdicción nacional en la ciudad de Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos, desde los trabajos de construcción del Puerto Nuevo entre los años 1904 a 1910. A partir de allí, y con el objeto de contribuir al campo de los estudios portuarios desde una perspectiva orientada al análisis de la agencia estatal y las políticas públicas, se aborda el proceso de penetración material del Estado nacional en el espacio urbano y el borde costero de la ciudad de Paraná, considerando para ello tres dimensiones: normativa y planificación, ejecución de las obras de infraestructura portuaria e intervención en el mercado de trabajo.

En función de lo expresado, se presentan avances parciales en la sistematización, interpretación y crítica del material documental relevado en archivos de la entidad portuaria, provinciales y nacionales, como así también en la prensa local. Estos materiales nos han permitido ensayar algunas narrativas explicativas sobre los ejes problemáticos propuestos en el proyecto de investigación; no obstante, en esta instancia hemos decidido no incluir de manera explícita su cruce con categorías y herramientas conceptuales propias del marco teórico metodológico, ni una

revisión de los mencionados. Es por ello que en este artículo no se incluye una conclusión.

En primer término, el trabajo describe y analiza la fase inicial de estudios para la construcción de un nuevo puerto de ultramar para la ciudad de Paraná, iniciada una vez aprobado el proyecto en diciembre de 1902, y llevada a cabo por la Comisión de Estudios y Obras del Paraná Medio, dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina. Continúa con las repercusiones de los anuncios y de la ejecución de obras, expresadas a través de la prensa local y que constituyeron parte de los debates en el ámbito de la opinión pública en torno a aquel emprendimiento. El proceso mismo de penetración del Estado nacional, a partir del arribo de profesionales, saberes de Estado y tecnología, así como la conformación de un mercado de trabajo diverso y en una escala inusitada para Paraná es abordado en la última parte del artículo.

Gestiones, estudios y proyecto en procura de un puerto de ultramar

La ciudad de Paraná es comprendida por el plan de obras fluviales para los ríos de la Plata, Paraná y Uruguay, establecido en la Ley Nacional n° 4170, de fecha 30 de diciembre de 1902. Para el tramo que corresponde a la Comisión de Estudios del Paraná Medio, entre Rosario y Paraná (3° Comisión de la Dirección General de Obras Hidráulicas)⁴

⁴ “La Comisión de Estudios y Obras del Paraná Medio atenderá a las obras de muelles y dragado en el Puerto de Santa Fe, así como a las obras de dragado que se practiquen en el Puerto del Paraná (Bajada Grande), tendrá también a su cargo los estudios del Río Paraná desde Paraná aguas abajo, hasta San Lorenzo, y, si fuera posible, aguas arriba de Santa Fe. La dirección técnica del puerto del Diamante, que se construye actualmente, la tiene esta Comisión de Estudios”. (J. Duclout, Inspector General de Navegación y Puertos. Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina. *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, Tomo II, año 1901, primer semestre, enero a marzo, p. 327).

se determina la ejecución a través del Ministerio de Obras Públicas del balizamiento y dragado de 5,79 m. (19 pies) con un presupuesto de 200 000 pesos moneda nacional oro, además de “la construcción de muelles y arreglo de los puertos de San Nicolás, Santa Fe, Colastiné, Paraná y Corrientes”. La misma norma declara “de utilidad pública y sujeto a expropiación, con arreglo a la ley de la materia, los terrenos que fuese necesario ocupar para las obras en los puertos a que se refiere la presente”⁵.

La perspectiva inicial del flamante ministerio fue devolverle el “antiguo valor comercial” al viejo puerto de la ciudad, que se hallaba entonces embancado y casi inoperante. Cabe consignar aquí que aquella referencia tiene asidero por cuanto el primitivo embarcadero de la ciudad fue de gran valor estratégico y comercial en tiempos tardocoloniales y durante todo el siglo XIX, puerta al territorio y gran centro comercializador de cal, extraída de las inmediaciones. “Al ocuparse la Comisión del puerto de Santa Fe, se estudiará también el acceso a ambos puertos, o sea la sección del Río Paraná comprendida entre el Rosario y la ciudad de Paraná”, consigna la memoria de 1898-1899. Sin embargo, en el año 1900 se ordenaron estudios científicos cuyos resultados fueron cotejados con registros de los años 1864 (Mouchez) y 1895 (Salva) asegurando que “el problema de un buen puerto comercial en el Paraná, necesita un estudio previo y completo”, el que además de comparar los levantamientos anteriores, requiere de “perforaciones para determinar bien la naturaleza del subsuelo, observaciones de velocidad del agua y de pendientes, para ver cómo se reparte la enorme masa del río y de qué modo varían las pendientes que originan su movimiento”. En razón de ello se instaló una red de estaciones de nivelación y velocímetros importados de Europa, desde aguas arriba de la ciudad hasta la Bajada Grande. El diagnóstico ministerial concluye en aquello que efectivamente era el problema fundamental de la navegabilidad del río Paraná, su dragado, afirmando que allí radica la solución al problema de

5 AUGUSTO DA ROCHA, (Rec.) *Colección Completa de Leyes Nacionales sancionadas por el Honorable Congreso durante los años 1852 a 1917*. Tomo XII, Vol. 2° (años 1898 a 1902) Buenos Aires, La Facultad, 1918, pp. 807-809.

este puerto y que para ello resulta imperioso aumentar la capacidad del tren de dragado existente. Asimismo, observa la importancia que para la navegabilidad en la región tiene “el levantamiento, redacción y publicación de buenos mapas”⁶. Es preciso señalar que la división del río Paraná en zonas de estudio tuvo directa relación con las profundidades requeridas para la navegación de distinto calado y logradas a partir de un sistemático trabajo de cartografía y dragado. En este sentido la profundidad mínima para el Paraná Medio se fijó en 17 pies (la Ley 4170 preveía 19 pies) para buques de ultramar.

Mientras eran destinadas tareas de dragado en el canal de acceso a los muelles de Bajada Grande, único puerto de ultramar sobre el río Paraná en la Provincia de Entre Ríos, pero pertenecientes a la empresa inglesa de los ferrocarriles entrerrianos, la Comisión de Estudios efectuó entre febrero y setiembre de 1903 sendos trabajos a cargo de destacados profesionales (los ingenieros Lange y Ducós en primer término) y una flota de embarcaciones del ministerio, ya con la premisa de determinar la mejor ubicación para un nuevo puerto, pues la crítica situación del viejo se evaluó irreparable. Esta real presencia del Estado nacional se hizo aún más efectiva con el traslado de la oficina, talleres y depósitos de la Comisión desde Santa Fe al predio del puerto viejo de Paraná, en los últimos meses del año. Finalmente, un decreto presidencial de fecha 10 de setiembre de 1903 consigna:

Que la ubicación aconsejada para el puerto en la bajada de la calle Salta es más conveniente que en cualquiera de los otros dos parajes estudiados: Bajada Grande y Toma de las Aguas Corrientes, por cuanto queda a 10 minutos del centro de la ciudad, es fácil construir un puerto que sirva para toda clase de operaciones; la topografía del suelo se presta a hacer sin dificultad las instalaciones adecuadas, incluyendo el cómodo acceso del ferrocarril hasta los muelles destinados a los buques de ultramar, y,

6 Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina, “Puerto del Paraná” en *Memoria al Honorable Congreso*, Buenos Aires, 1901, p. 207.

finalmente se puede mantener a poco costo, las profundidades necesarias, ventajas que no ofrecen ninguno de los otros puntos mencionados⁷.

Así como la ubicación, también el proyecto para el nuevo puerto en la ciudad de Paraná quedó oficializado en aquella norma, que luego especificó la licitación pública abierta el 1° de octubre de ese mismo año, previendo una inversión total de 1 728 310 43 pesos moneda nacional, de los cuales 1 276 000 \$ m.n. serían para las obras ejecutadas por la empresa ganadora, siendo esta Francisco Lavalle y Cía. de Buenos Aires. Las disposiciones precisan que “los trabajos de dragado, instalación de desviadores de corriente y enrocamiento de protección en la margen derecha del río, se harán directamente por la Dirección General de Obras Hidráulicas y el resto de las obras proyectadas [...] se ejecutará en el bajo de la calle Salta de la ciudad de Paraná por empresa privada”⁸. Es decir, según lo establecido por norma del ejecutivo nacional, las obras reservadas al Estado (y que aparecen mencionadas en los documentos públicos como obras realizadas por “Administración”) consistirían en aquellas vinculadas directamente al propio territorio que prontamente será sujeto a distintas expropiaciones y cesiones, y al curso fluvial que por derecho pertenece al Estado. A estas se sumó, además, la planificación de un taller mecánico, para ahorrar costos de traslado a los talleres centrales en Buenos Aires. La memoria del Ministerio correspondiente al período julio 1901 - octubre 1904 (publicada en 1905) incluye el plano de navegación entre las ciudades de Rosario y Paraná, definiendo la jurisdicción de la Comisión del Paraná Medio y dedica su apartado al puerto de Paraná detallando las gestiones y decisiones del Poder Ejecutivo Nacional como asimismo las componentes ingenieriles y arquitectónicas de proyecto de su nuevo puerto en gráficos de enorme precisión y calidad técnica.

7 *El Entre Ríos*, “Puerto de Paraná. Aprobación del proyecto. Ejecución de las obras”, Paraná, 19 de septiembre de 1903.

8 *Idem*. De acuerdo al *Boletín de Hacienda de la República Argentina*, (año I, Tomo IV de marzo de 1910) la licitación fue abierta desde el 1 de octubre hasta el 14 de noviembre de 1903. El 16 de noviembre de ese mismo año se realizó el acto licitatorio ganando la firma Francisco Lavalle y Cía.

Cabe destacar que las obras fueron inauguradas con la colocación de la piedra fundamental el 16 de abril de 1904 contando con la presencia del propio Ministro de Obras Públicas, ingeniero Emilio Civit, y una amplia comitiva oficial. Este acto se convirtió en un evento con gran acompañamiento del vecindario paranaense y en un acontecimiento para la opinión pública⁹. Las obras correspondientes a la primera sección¹⁰ debían culminarse a los quince meses de la fecha de inicio de las mismas y el resto –las de la segunda sección¹¹– a los treinta meses de esa misma fecha.

Las obras comenzaron, tal como estaba estipulado, con la construcción de la dársena de cabotaje, pero no avanzaron con la celeridad prevista, debido fundamentalmente a la extraordinaria inundación de junio de 1905, que alcanzó los 7.44 metros, una cota 0,44 centímetros más alta que la establecida para las defensas del puerto, lo que implicó la anegación de las construcciones. Frente a esta situación y en previsión de nuevas crecientes de tal magnitud, el gobierno nacional ordenó realizar modificaciones en el proyecto original, principalmente sobre el muelle de ultramar, modificando el tipo de defensas y reemplazando la madera por el hormigón. Autorizado con modificaciones que permitieron elevar la cota de 7 a 7.50 m sobre el cero local, el nuevo proyecto con la firma de Eduardo Huergo, ingeniero jefe de la Comisión, fue implementado a fines de agosto con las aguas en baja y la liberación de

9 MUSICH, W. “Inauguración de las obras del Puerto Nuevo de Paraná en 1904. Recuperando el acontecimiento desde la historia cultural urbana”, en *XXXIV Encuentro de Geohistoria Regional*, Mesa N° 14: Transformaciones en la arquitectura, paisaje y ciudad de la región NEA desde el siglo XIX a la actualidad. Causas e implicancias. 24, 25 y 26 de Septiembre de 2014, Resistencia, Chaco.

10 La primera sección comprendía “200 metros de muelle de ultramar, todos los de cabotaje de alto y bajo nivel y la oficina para el Ministerio de Obras Públicas”. República Argentina. *Boletín de Hacienda*, año I, tomo IV, suplemento al n° 11, Buenos Aires, marzo de 1910, p. 344.

11 Esta segunda sección incluía otros 214 metros lineales de muelles de ultramar, un varadero, dos depósitos fiscales y dos galpones para depósito y taller del Ministerio de Obras Públicas, más de 900 metros lineales de vías férreas, 400 metros lineales de vías para grúas, 6 grúas a vapor automóviles, entre otras obras e instalaciones. *Ibíd.*

la zona de trabajo, que permitió dar continuidad a las excavaciones. Se establecieron, a su vez, nuevos plazos que comenzarían a regir a partir de la firma del acuerdo del 27 de septiembre de 1905: once meses para la dársena de cabotaje (comprendidos los muelles de alto y bajo nivel), varadero, defensa, oficina y galpones para el Ministerio de Obras Públicas y veintitrés meses para culminar el resto de las obras e instalaciones. Para cuando el Ministerio editó su informe semestral correspondiente al período junio 1905 - marzo 1906, se habían removido 40 900 m³ de tierra y arena, y se habían culminado las obras previstas: la oficina y anexo para el Ministerio de Obras Públicas, los galpones para taller y depósito, los muelles de cabotaje del lado oeste de la dársena. Además, se iniciaron los trabajos de defensa de la dársena de cabotaje y el pilotaje para el muelle de ultramar. Por otro lado, la importante actividad del taller mecánico obligó, en pocos meses, a la ampliación de sus instalaciones. En la misma memoria se anexan los planos y plan de obras correspondientes a las modificaciones del proyecto original¹².

En septiembre de 1907, ya culminadas todas las obras de la primera sección y casi a terminar las complementarias –en particular los 50 metros lineales de muro de atraque–, el Poder Ejecutivo Nacional rescindió, mediante un decreto del 13 de septiembre de 1907, el contrato con la firma Francisco Lavalle y Cía. (las fuentes citadas no indican las causas). En un nuevo decreto, firmado el 31 de enero de 1908, se dispone culminar por administración el muro de atraque dejado inconcluso por la empresa constructora y, en otro del 28 de marzo, se aprueba el proyecto formulado para la segunda sección –puerto de ultramar con sus dos secciones de Importación y Exportación– y se dispuso que su ejecución se lleve a cabo también por administración.

Debido a problemas presupuestarios, en septiembre de 1909 se resolvió finalmente aprobar un nuevo proyecto para culminar las obras del puerto de Paraná “para el solo servicio de cabotaje con un presupuesto

12 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. Memoria presentada al Honorable Congreso, junio de 1905 a marzo 14 de 1906, Anexo II, Buenos Aires, Talleres gráficos de la Penitenciaría Nacional, 1906, pp. 30-44 y planos.

reducido de pesos 400.000 moneda nacional.”¹³ Estas serían ejecutadas por administración y comprendían 133 metros lineales de muelles de cabotaje con un dragado al frente a 3,00 metros –con posibilidades de habilitarse en un futuro para ultramar, con un dragado de 5,80 metros de profundidad–, un galpón fiscal, oficinas fiscales para subprefectura y aduana, macadamizado a lo largo de los muelles y en calle Salta, provisión de tres grúas a vapor, e instalaciones complementarias como vías para grúas, alumbrado y desagües. Según informa el *Boletín* antes mencionado, para el mes de marzo de 1910 estaban concluidos el varadero, dos galpones de depósito, un galpón fiscal, el muelle de mampostería frente al río, el edificio de la Aduana y estaban próximos a terminarse el edificio para subprefectura y los muelles de madera frente al río que continuaban al de mampostería.

Hasta diciembre de 1909, y según consta en la documentación ya citada del Ministerio de Hacienda, los montos invertidos en la construcción del Puerto Nuevo de Paraná ascendían a 873 517 23 pesos moneda nacional (de los cuales 550 181 02 habían sido pagados a la firma Lavalle y Cía.) y aún faltaban disponer, para concluir lo proyectado, otros 300 00 pesos moneda nacional.

Repercusión de las obras a través de la prensa local

Los discursos oficiales y la prensa amiga (como los periódicos *El Entre Ríos* y *El Tribuno*) propiciaron un clima de gran expectativa sobre el nuevo puerto de la ciudad. La obra material del Estado nacional, directa o indirectamente a través de licitación, sumando las acciones de los Estados provincial y municipal, sería, según esta perspectiva, un factor transformador del territorio y dinamizador de la actividad económica, no solo a escala local sino además regional. Se buscó instalar la idea de que este sería un gran puerto comercial del Paraná Medio, que

13 República Argentina, *Boletín de Hacienda*, año I, tomo IV, suplemento al n° 11, Buenos Aires, marzo de 1910, p. 346.

articularía un circuito de transporte y comercialización con los muelles de Bajada Grande y la línea del ferrocarril, de capitales ingleses, concentradores de una parte importante de la producción agropecuaria del occidente provincial.

Si nuestras industrias han languidecido, o se han visto decaer como un desastre para la riqueza pública, es innegable que el factor que más ha contribuido a ellos ha sido la carencia absoluta de puertos cómodos y la injustificada carestía de los transportes. Es por ello que hoy, con la sola perspectiva de tener dentro de poco tiempo un puerto habilitado para todas las operaciones comerciales, ya se nota un resurgimiento de ellas, o se ven agitarse las nobles emulaciones que labran el bienestar y grandeza de los estados¹⁴.

Ayer por la tarde han sido abiertas las propuestas de licitación para construir el puerto de esta ciudad, llamado por su situación a ser el desahogo del comercio de Corrientes, Misiones, Paraguay, Chaco y Formosa¹⁵.

Es para mí, altísimo honor inaugurar los trabajos del puerto de Paraná, en nombre del excelentísimo señor presidente de la República, como es también motivo de mi más íntima satisfacción, porque ellos aportan un nuevo título y un nuevo elemento para juzgar y aquilatar su gobierno, desde que las obras que se inician en esta ciudad, y otras semejantes, que les seguirán en breve, propenderán en primer término al engrandecimiento y prosperidad de la provincia. Y la raza de hombres que la pueblan y que ya mostrara repetidas veces sus brías energías, sabrá arrancar de la tierra feroz que la sustenta las riquezas que contiene, para confiarlas a los grandes transatlánticos, que surcando el soberbio Paraná y el hermoso Uruguay atraviesen los océanos para entregarlas al consumo europeo, cumpliéndose así en ello la misma ley de la existencia humana: el nuevo mundo alimentando al viejo y devolviéndole en elementos de vida

14 *El Entre Ríos*, “Puerto del Paraná”, Paraná, 15 de octubre de 1903.

15 *El Entre Ríos*, “El puerto de Paraná. Deberes del comercio y la industria”, Paraná, 17 de noviembre de 1903.

sus nobles irradiaciones de civilización y de cultura. (Ministro Emilio Civit).¹⁶

Sin embargo, no todas las voces fueron orientadas en el mismo sentido celebrativo y aprobatorio. Para entonces, había en la ciudad una prensa opositora, uno de cuyos exponentes era el periódico *El Argentino*, fundado en 1902 y que, según versaba su lema, defendía los principios del Partido Cívico Radical. En una serie de tres editoriales, publicadas entre el 18 y el 20 de abril de 1904, es decir inmediatamente después de la visita del ministro Civit y la colocación de la piedra fundamental de las obras portuarias, se expulsa vehementemente contra lo que considera “la eterna mentira” “la farsa” de un gobierno donde impera, según su óptica, la inmoralidad y el despilfarro económico. “‘Paz y Administración’ se escribió como lema de un programa de gobierno que prometió ser histórico y lo será, seguramente, por los grandes desaciertos consumados durante seis años”¹⁷. Además de apuntar contra el funcionariado, esgrime una serie de argumentos, interpelando incluso las propias palabras que Civit pronunció en la ciudad, para persuadir al lector sobre la inviabilidad de las obras prometidas y la inutilidad de los gastos previstos.

¡Puerto de ultramar en Paraná! ¡Puerto de ultramar en Santa Fe! Si los que tal dicen fueran ignorantes, si desconocieran absolutamente el sistema hidrográfico del país y las condiciones especialísimas del Río Paraná, podría tolerárseles que así mistificaran al pueblo¹⁸.

En términos generales *El Argentino* acusa al gobierno de Roca de mandar a construir instalaciones portuarias cuando para entonces el problema fundamental de los ríos Paraná y Uruguay, su dragado y canalización, no ha sido resuelto, y se han postergado medidas ya legisladas; un incumplimiento que estaría siendo reconocido por el propio

16 *El Tribuno*, “Notas del día. Inauguración de las obras del puerto. Los discursos. Discurso del señor ministro de Obras Públicas”, Paraná, 16 de abril de 1904.

17 *El Argentino*, “Puerto de ultramar. La eterna mentira”, Paraná, 18 de abril de 1904
18 *Ibíd.*

ministro en aquel discurso, según el periódico, a lo cual este agrega las postergaciones y oscuros negociados asociados a obras portuarias ya iniciadas, como las de la ciudad de Rosario o las de San Nicolás, y la falta de una planificación que asegure buenas instalaciones allí donde la comercialización y el volumen de cargas lo justifique, porque “¿Pintar planos? –afirma– Eso lo hace cualquier agrimensor”.

Si hubiera un propósito honesto en los mandatarios, en cuanto a las obras hidrográficas se refiere, empezarían el edificio por los cimientos y no por la cúpula. Los cimientos son la canalización de los grandes pasos de los ríos Paraná y Uruguay. La cúpula es la construcción de puertos. Y todo lo que no sea proceder así, lógica y ordenadamente, solo importa arrojar a la calle el dinero del pueblo¹⁹.

En cuanto a los puertos de Santa Fe y Paraná, simples promesas, cuya realización, si es que han de realizarse, queda a cargo de gobiernos futuros (y en esas condiciones están todas las enumeradas por *El Tribuno*) hemos dicho lo bastante en otro artículo, compilando palabras del mismo Ministro Civit, para que pueda abrigarse duda respecto de la completa inutilidad de ellos mientras no se canalicen los ríos. No somos nosotros, es el Ministro de Obras públicas quien lo ha dicho en su discurso y al él nos referimos²⁰.

Efectiva presencia del Estado central, sus saberes y recursos

Más allá de las sobrevaluadas predicciones oficiales y de los debates en el ámbito de la opinión pública, las obras del nuevo puerto de Paraná (como en otros puntos de la región fluvial) se fueron materializando y modificaron sustancialmente el sector norte del ejido urbano y la ribera, integrándolos progresivamente a la trama urbana, proceso cuya

¹⁹ *Ibíd.*

²⁰ *El Argentino*, “Los puntos en las íes. La farsa de los grandes puertos”, Paraná, abril 20 de 1904.

investigación el equipo recién inicia. Al mismo tiempo, significaron la presencia material del Estado nacional en una modalidad y escala nunca antes experimentada, si exceptuamos el período confederal, claro está. Y como dimensiones de esa penetración, por un lado, el arribo de profesionales, los saberes de Estado y la tecnología bien propias del proceso de modernización; y, por otro, la conformación de un mercado de trabajo diverso y en una escala también inusitada para la ciudad, muy especialmente de contrataciones del propio Estado nacional; mercado de trabajo que, junto al que por los mismos años generó el ferrocarril, representó, en cierto modo, la emergencia en la ciudad de un sector obrero con características semejantes al que se desarrolló en Europa a partir de la Segunda Revolución Industrial, al cual nos referiremos más adelante.

La vocación de registro del Estado central sobre todo aquello que atendiese a su capacidad de penetración material en el territorio nacional fue de enorme importancia. Se destacan la periodicidad y la minuciosidad de todo tipo de informes y publicaciones y las producciones gráficas y fotográficas tanto para la tarea profesional de ingenieros, arquitectos, etc., como para la ilustración y difusión de las obras en ejecución y realizadas mediante aquellas ediciones o en la prensa. Dicho registro fue, además, un poderoso recurso de reconocimiento, organización y control de la obra pública, las inversiones y el trabajo, y permitió –en el caso de la fotografía con su ilusión especular o de “veracidad de lo representado”– dirigir y ajustar las estrategias de acción. Lo que hizo esto posible fue no solo la fiscalización permanente de agentes especializados que viajaban desde la capital o a través de dependencias y delegaciones locales, sino también del envío regular de informes de avance de las obras. En este sentido, uno de los repositorios más importantes que conserva la Dirección de Vías Navegables, Distrito Paraná Medio, con sede en la ciudad de Paraná, es precisamente un minucioso registro fotográfico tanto del puerto local como de la región fluvial en su conjunto²¹, mientras que en la sección dibujo se conservan algunos álbumes

21 La colección fotográfica de la DNVN Distrito Paraná Medio, fue investigada en profundidad a partir del proyecto denominado “El fondo fotográfico del Puerto Nuevo

preparados a modo de informes, con secuencias fotográficas enumeradas, fechadas con sus respectivos epígrafes. Tanto en la colección general (negativos en placas de vidrio y positivados sueltos) como en dichos álbumes, se puede reconstruir el proceso de construcción del puerto de Paraná a través de tomas generales y parciales, con y sin la presencia de los trabajadores. La fotografía jugó entonces el rol de notario de la realidad, en palabras de Emilio Lara López (2005), y los reportajes fotográficos que dieron origen a la colección referida, en tanto documento histórico y social, nos permiten observar una efectiva transformación del paisaje ribereño natural en región construida y paisaje cultural.

Posiblemente mucho de aquello que las miradas más pesimistas estimaban hacia 1904, con el tiempo, se cumplió; ya vimos cómo el plan de obras tuvo importantes modificaciones durante toda la década de 1910 y es un dato cierto que el enlace ferro portuario, anunciado originalmente, nunca se concretó desde estas instalaciones. Con todo, la actividad portuaria comercial dio inicio para el año del Centenario ya que el registro de la aduana local consigna un primer despacho de exportaciones, lino en este caso, el 7 de enero de 1910²² con el vapor “Azul” (cuya bandera es ilegible en el asiento). Por otro lado, en marzo de 1908, el periódico *El Entre Ríos* publicó, con evidente complacencia, el ingreso del primer buque de ultramar.

Sin ninguna dificultad tomó puerto ayer en la dársena de cabotaje de Puerto Nuevo, atracando a uno de los muelles de alto nivel, el paquete de ultramar “Alpha”, que entró calando 18 pies y con un cargamento de *dos mil toneladas* de carbón para el servicio de la comisión de estudios del Paraná inferior. Con esto ha quedado demostrado, nos decía hoy el ingeniero Rapossini con quien presenciábamos la operación, que la dársena es perfectamente utilizable en sus condiciones actuales, debiendo obser-

de Paraná en su doble dimensión: como documento social y constructo estético” (PIDA - Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales - UADER) culminado en el año 2016, bajo la dirección del Prof. Walter N. Musich.

²² ADUANA DE PARANÁ, Exportación (libro único con 201 fojas) Paraná, 1° de enero de 1910, M. Rivera.

vase que en el presente caso no se trata de paquetes de 6 y 10 pies que en la navegación general del río mantienen las distintas empresas, sino de un buque de ultramar que entra en su calado máximo de 18 pies, tomando atracadero a uno de los muelles más interiores destinados para el cabotaje únicamente. De este modo quedan desvirtuados los distintos informes producidos por prácticos *competentes* con el propósito de demostrar la imposibilidad de utilizar la mencionada dársena para operaciones en general y con lo que solo se hacen perjuicios al comercio y al público²³.

Mercado de trabajo y emergencia del obrero portuario estatal en la ciudad

Se dijo antes que, además de la materialización de la infraestructura portuaria sobre la base de un plan metódico, otra manifestación de la presencia del Estado nacional en aquella instancia fue su papel de agente contratador de mano de obra. Este convocó a trabajadores de diversos oficios y profesiones en un número relevante en relación al promedio de empleos absorbidos por las actividades burocráticas, comerciales e industriales de la ciudad y el *hinterland* productivo regional. En este sentido, unas primeras indagaciones realizadas sobre los trabajadores contratados por el Ministerio de Obras Públicas durante la ejecución de los estudios previos y las primeras etapas de la construcción portuaria (1903-1905), considerando las fojas de servicio conservadas en los archivos del Distrito, permiten sondear algunas estadísticas, identificar las diversas tareas realizadas y los espacios de trabajo asignados. El análisis de estos registros del ente no solo permite avanzar en una caracterización y un dimensionamiento del mundo del trabajo dentro de las dependencias portuarias, sino diferenciarlo de aquellos trabajos y trabajadores no dependientes del Estado pero que,

23 *El Entre Ríos*, "Puerto Nuevo. Primer buque de ultramar entrado a la dársena", Paraná, 27 de marzo de 1908.

posiblemente en un número igualmente importante, completaban aquel escenario: los estibadores y empleados de empresas privadas de comercialización, vinculadas tanto al mercado externo como al regional y, en algunos casos, con presencia en otros puertos de la región (por ejemplo las agencias marítimas y las empresas areneras); los contratados por la empresa constructora Francisco Lavalle y Cía., que tuvo a su cargo por licitación una parte sustancial de las obras de construcción del Nuevo Puerto, como ya se especificó; y, por último, lo que se desprendía de las actividades comerciales itinerantes o barriales que la llegada o partida de un buque generaba periódicamente.

La información consultada sobre las contrataciones del Ministerio de Obras Públicas para la Inspección de Navegación y Puertos de la Dirección General de Obras Hidráulicas en el período analizado corrobora, en primer lugar, un dato característico del mundo del trabajo obrero y fundamentalmente de este rubro a partir de la división sexual del trabajo industrial: su condición masculina. Estos trabajadores son en su totalidad varones y, en su gran mayoría, mayores de dieciocho años. Fueron destinados a tareas de estudios hídricos, dragado y balizamiento del curso correspondiente a la región fluvial, a las obras del puerto de Paraná que corrían “por administración” y de otras instalaciones portuarias en localidades de la jurisdicción, como por ejemplo los muelles de San Nicolás. Una parte del personal tuvo asignadas funciones laborales en tierra y la otra en los distintos tipos de embarcaciones que desarrollaron tareas en el río; entre los primeros, estuvieron aquellos que lo hicieron en las oficinas, los talleres, los depósitos y los terrenos en los que tuvo lugar la obra misma de construcción portuaria. De acuerdo al relevamiento realizado sobre los dos primeros libros de fojas de servicio (c. 1899-1907), los diferentes tipos de oficios que se practicaron fueron:

En tierra: empleados de oficina: apuntadores, ayudantes apuntadores de oficina, encargados de inventario, ayudantes principales. Trabajadores de los talleres, depósitos y vinculados a la obra de construcción portuaria: mecánicos, aprendices mecánicos, herreros, ayudantes de herrero, calafates, oficiales ajustadores, carpinteros, carpinteros ayudante,

peones de depósito, pintores, torneros, albañiles, capataces de peones, peones.

Mientras tanto, en las distintas unidades que realizaban tareas sobre el río (chatas, dragas, lanchas, *refoulers*, remolques y vapores) trabajaron, al igual que en tierra, mecánicos, aprendices mecánicos, herreros, ayudantes herreros, calafates, oficiales ajustadores, pero fundamentalmente fueron los lugares de trabajo de cabos foguista, cabos foguistas de 2°, capitanes, capitanes de 3°, cocineros, conductores, contra maestres, encargados, foguistas, guardianes, maquinistas, maquinistas de 1°, maquinistas de 2°, maquinistas de 3°, marineros, patrones, patrones de 2°, patrones de 3°, prácticos, serenos, sondadores e inspectores de dragado.

Al considerar la nacionalidad de los trabajadores contratados por el Ministerio de Obras Públicas, las fuentes nos permiten observar una composición cosmopolita, e identificar países y localidades de procedencia. Del total de 757 de los trabajadores registrados en el primer libro de fojas de servicio, los argentinos (316) representan el 41,74%. A estos le siguieron los italianos (188) con un 24,83%, los españoles (82) con un 10,83%, los austríacos (34) con un 4,49% y en menores porcentajes encontramos alemanes, belgas, dinamarqueses, franceses, griegos, holandeses, ingleses, irlandeses, noruegos, portugueses, suecos y suizos. Entre los latinoamericanos encontramos, en primer lugar, uruguayos (20) que representan un 2,64% del total de los trabajadores registrados en el primer libro de fojas de servicio. A ellos les siguen los paraguayos (18) con un 2,38% y, luego, otras nacionalidades en números reducidos.

Al menos durante el período analizado, primaron relaciones laborales de menos de un año y en muchos casos no alcanzaron al mes. Claramente, los foguistas, marineros y peones, a más de constituir la mayoría de trabajadores contratados, son los que tienen una relación más corta con el Ministerio de Obras Públicas. En este sentido, puede especularse que eran contratados para realizar trabajos específicos (que podían durar entre una semana y algo más de un mes) y, una vez terminados, se producía la baja. En el libro de fojas de servicio se cuentan 280 casos

en los que el motivo del egreso es la “baja”, de los cuales 76 fueron por “supresión de personal”. Llama la atención que, sobre 757 casos, 374 concluyeron su relación laboral con el Ministerio de Obras Públicas por “baja solicitada”. Sólo en 16 casos la relación laboral se mantuvo hasta la jubilación, luego de 33 y hasta 45 años de servicio.

Los talleres estaban ubicados próximos a la ribera para facilitar “las reparaciones y aprovisionamiento de las embarcaciones”²⁴. Como ya hemos mencionado, en esas tareas intervenían carpinteros de ribera, calafateros, herreros, caldereros, ajustadores, mecánicos, auxiliares y aprendices, entre otros. Con las máquinas mencionadas y una multiplicidad de herramientas menores, estos trabajadores se dedicaron a reparar las embarcaciones que poseía el Ministerio de Obras Públicas en el área de construcción del nuevo puerto de Paraná. Durante el año 1905 se trabajó sobre un total de 28 embarcaciones y, durante el primer trimestre de 1906, los trabajadores del taller tuvieron que intervenir sobre 16 para realizar diferentes tipos de tareas: reparaciones, montajes, pintura, calafateo y arreglos en general. También se construyeron 1 bote, 2 canoas, 1 martinete a mano, 1 casilla de madera para balanza, 1 horno para fundir bronce y la arboladura del bote 175 A, además de otros trabajos de menor envergadura²⁵. Las tareas de arreglo y mantenimiento de las embarcaciones, como se observa en las circulares internas de la Comisión, no solo estuvieron a cargo de los trabajadores que cumplían tareas en los talleres, sino también de los embarcados. Maquinistas, foguistas y marineros tenían entre sus obligaciones las tareas de limpieza y mantenimiento de las chatas, dragas, vapores y lanchas.

No podemos cerrar esta parte del trabajo sin hacer algunas consideraciones sobre quienes se dedicaron a algunas tareas relacionadas con la construcción misma de la infraestructura portuaria. Una parte muy importante de las contrataciones que la Comisión de Estudios hizo durante la temporalidad que estamos analizando fueron trabajadores con escasa o nula calificación, tales como los denominados “peones”. Este grupo representó el 74% del total que estableció una relación laboral

24 *Ibíd.*, p.341

25 *Ibíd.*, pp.342-344

con la dependencia del Ministerio de Obras Públicas. Claro está que un número indeterminado de ellos se dedicó, además, a tareas de carga, descarga y traslado de materiales e insumos, como por ejemplo, el carbón. Este elemento combustible se necesitó en cantidades muy considerables para que las calderas produjeran el vapor con el que se ponían en movimiento los sistemas que traccionaban las embarcaciones. Fue necesario también contratar albañiles y ayudantes de albañiles, aunque estos solo significaron poco más del 1% del total de incorporaciones, por el tipo de obras que le cupo al Ministerio. *é*



Puerto Nuevo de Paraná: Vista del varadero y dársena. M.O.P., 10-VI-1911.
Colección D.N.V.N. Distrito Paraná Medio. Digitalización Juan Ignacio Pereira.



Puerto Nuevo de Paraná: Construcción del muelle de ultramar. M.O.P., 3-XI-1910. Colección D.N.V.N. Distrito Paraná Medio. Digitalización Juan Ignacio Pereira.